

# 公共交通ネットワークの検討

## 1-1 前回のまでの経緯

前回の協議会では、B案、C案をベースに利便性の向上に考慮して次の4つのルート案について協議しました。

B-2案：幹線（定時定路線型）＋デマンド

B-3案：幹線（定時定路線型）＋タクシー補助券の配布

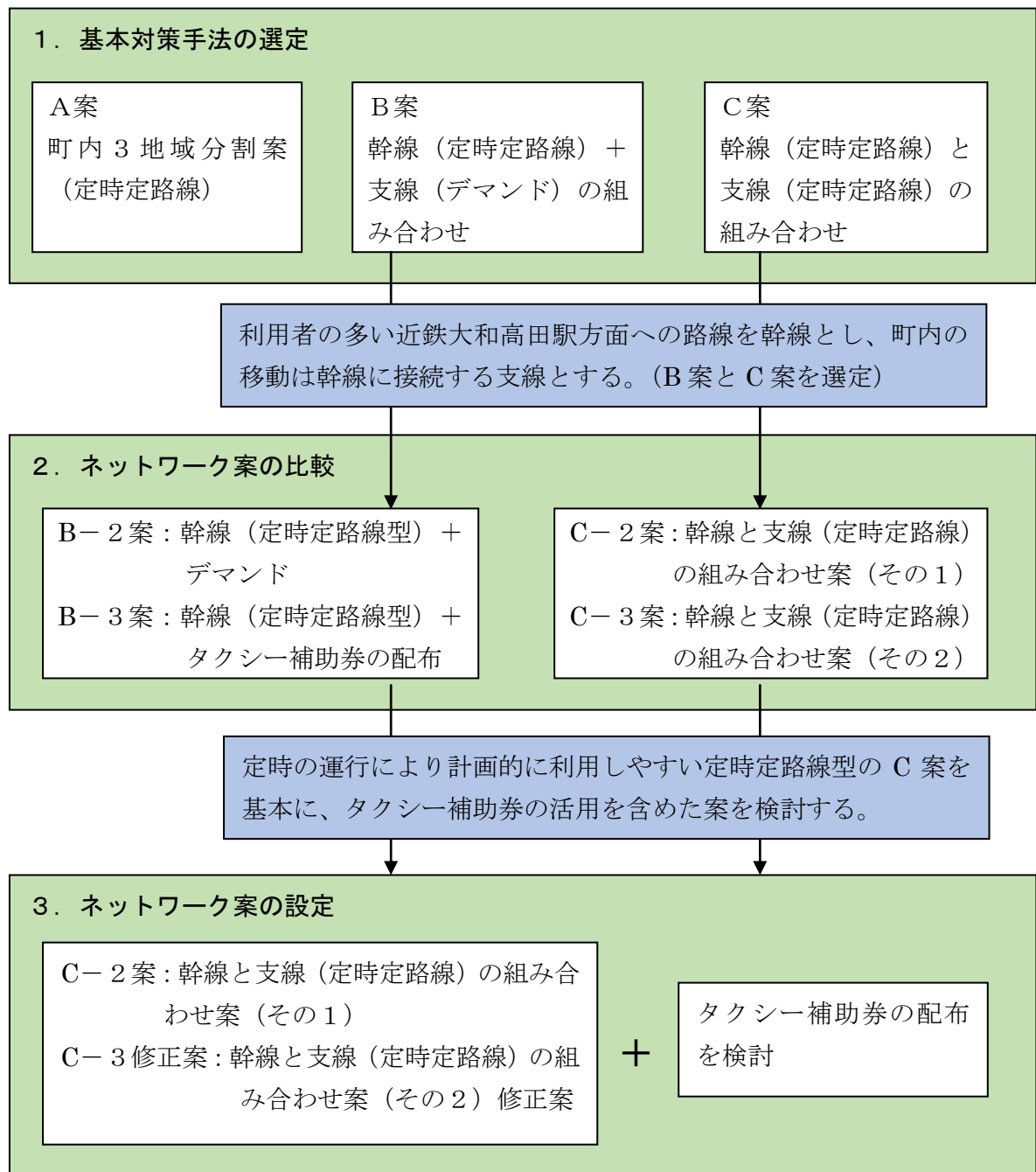
C-2案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その1）

C-3案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その2）

その結果、B-3案（定時定路線＋タクシー補助券）とC-2・C-3案（定時定路線）のミックス案を検討することになりました。

今回は、上記の経緯を踏まえ、C-2案とC-3修正案を基本に、タクシー補助券の活用をどのように位置づけるかについて、検討案を提案します。

図 検討の流れ



## 1-2 ネットワーク検討案の設定

### (1) C-2案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その1）（前回と同じ案）

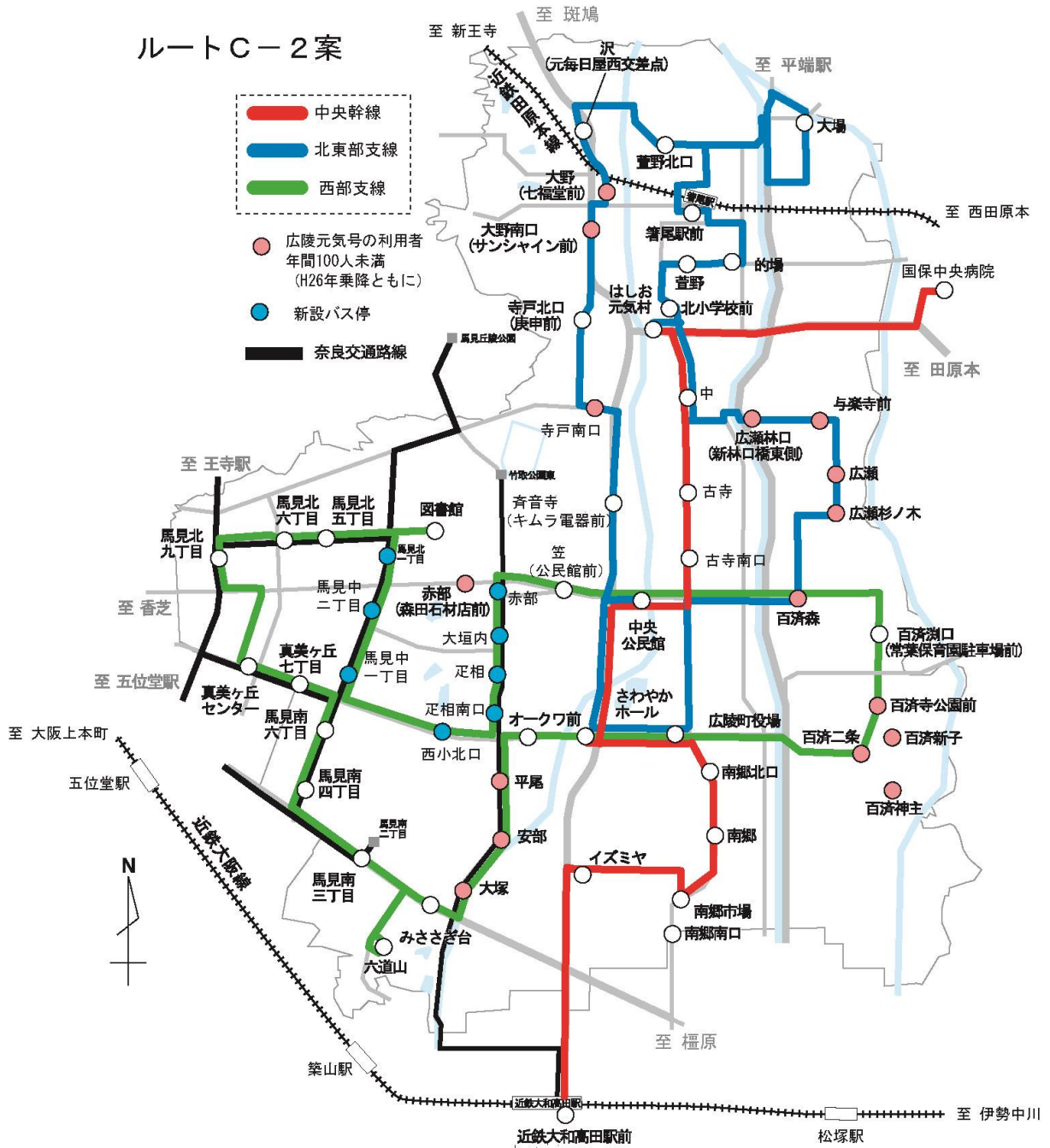
概要	<p>○利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。（往復型にする）</p> <p>○町内移動は、定時定路線の支線として運行します。（西部支線に百済地域を含める）</p> <p>○広陵町役場での乗り換えを考慮した運行ダイヤとします。</p>
この案のポイント	<p>○北東部支線、西部支線ともに 50 分以内で循環できるため、支線をパターンダイヤで運行でき、役場で乗り継ぎしやすくなります。（毎時 00 分等）</p> <p>○しかし、中央幹線は 1 時間半程度の運行間隔（バス 1 台での運行の場合）となり、需要の多い中央幹線のほうの便数が少なくなります。</p> <p>○このため、3 路線で車両を運用することにより、中央幹線の運行間隔を短くし、支線は利用実態を考慮して運行間隔を長くすることを検討したほうが良いという意見をいただきました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央幹線：1 往復で約 1 時間 20 分の運行時間。 片方向 1 時間半に 1 便。</li> <li>・支線：北東部、西部支線ともに 1 周約 50 分。1 時間に 1 循環（片方向 2 時間に 1 便）。</li> </ul>

#### ■実施イメージ

項目	内容
①運行方法	・定時定路線（幹線＋支線）
②運行日	・現行の元気号と同様に年中休まず運行。
③運行時間帯	・運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、一部は通勤にも利用できるように、7：30～18 時台。
④運行ダイヤ	<p>・乗り継ぎをしやすくするため、パターンダイヤ。</p> <p>・幹線は、広陵町役場で毎時 00 分発にしようとする、車両 1 台での運行では困難なため、当面は 1 時間半ごとの運行間隔とし、利用者が増加した段階で車両 2 台での運行とし、増便を検討。</p> <p>・支線は、広陵町役場を毎時 00 分（8 時～17 時程度）発のパターンダイヤとし、幹線及び支線間の乗り継ぎをしやすく、利用者にとってわかりやすいダイヤに設定。このため、支線は 45 分から 50 分で循環するように路線長を調整。</p> <p>・幹線は 1 日 7 往復程度。</p> <p>・支線は、片方向 3 便（現況）が 5 便（10 循環）程度に増便。</p>
⑤運賃	・受益者負担を原則として、有料。

項目	内容
	<p>【幹線・支線】基本運賃は大人1乗車100円とし、各種割引を導入。  ・幹線と支線間の乗り継ぎは、1回に限り無料。</p>
⑥車両	<p>【幹線】小型バス車両 1台  【支線】バリアフリータイプのワンボックスカー</p>
⑦初期投資 (車両費等)	<p>【幹線】2,000万円(2,000万円×1台)(ポンチョクラス)  【支線】1,000万円(500万円×2台)  合計 3,000万円</p>
⑧年間運営経費	<p>【幹線・支線】3,000万円/年(1,000万円×3台)  合計 約3,000万円/年 (車両1台に1乗務員の場合)</p>

# ルートC-2案



(2) C-3 修正案：幹線と支線（定時定路線）の組み合わせ案（その2 修正案）  
 （前回の C-3 案を一部修正）

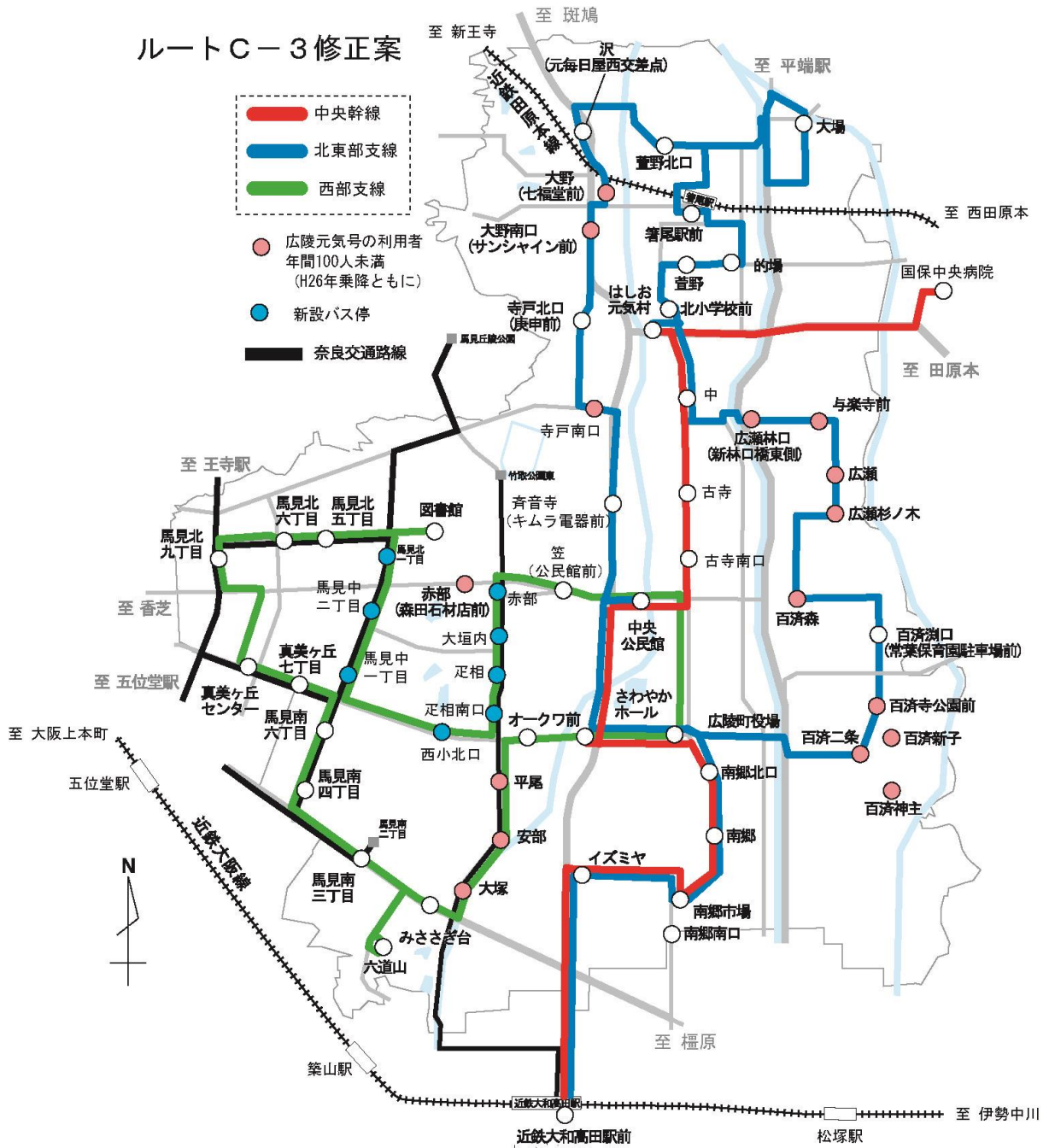
概要	<p>○利用の多い区間を定時定路線の幹線とし、役場周辺から鉄道駅、国保中央病院等の他市町への接続路線とします。（往復型にする）</p> <p>○町内移動は、定時定路線の支線として、運行します。（北東部支線に百済地域を含める）</p> <p>○広陵町役場での乗り換えを考慮した運行ダイヤとします。</p>
修正点	<p>○広陵町役場・さわやかホール・中央公民館～近鉄大和高田駅間は、多くの需要が見込めることから、中央幹線と北東部支線の両方を運行することによって運行便数を増加させます。</p> <p>○このため、北東部支線は、需要の多い近鉄大和高田駅まで延伸します。</p> <p>○ただし、北東部支線は利用者の少ないバス停が多いことから、運行便数は C-3 案よりも減便します。（延伸により所要時間増となるため、運行間隔が長くなります）</p> <p>○西部支線は、役場等に行くのに百済地域を迂回することがないので、利便性は高くなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央幹線：1 往復で約 1 時間 20 分程度の運行時間。 片方向約 1 時間半に 1 便。</li> <li>・北東部支線：1 周約 75 分。1 時間半に 1 循環。（片方向 3 時間に 1 便）</li> <li>・西部支線：1 時間に 1 循環（片方向 2 時間に 1 便）。</li> </ul> <p>※広陵町役場・さわやかホール・中央公民館～近鉄大和高田駅間は、中央幹線と北東部支線で 1 時間に 1 便程度の運行。</p>

■実施イメージ

項目	内容
①運行方法	・定時定路線（幹線＋支線）
②運行日	・現行の元気号と同様に年中休まず運行。
③運行時間帯	・運行時間帯は、買物や通院時間帯の利用に対応することを基本としつつ、一部は通勤にも利用できるように、7：30～18 時台。
④運行ダイヤ	<p>・乗り継ぎをしやすいするため、パターンダイヤを基本とする。</p> <p>・幹線は、広陵町役場で毎時 00 分発にしようとする、車両 1 台での運行では困難なため、当面は 1 時間半ごとの運行間隔とし、利用者が増加した段階で車両 2 台での運行とし、増便を検討。</p> <p>・西部支線は、広陵町役場を毎時 00 分（8 時～17 時程度）発のパターンダイヤとし、幹線との乗り継ぎをやすく、利用者にとってわかりやすいダイヤに設定。このため、支線は 45 分から 50 分で循環するように路線長を調整。</p> <p>・北東部支線は、1 周 1 時間半程度となるため、幹線との乗継は限定</p>

項目	内容
	<p>される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線は1日7往復程度。</li> <li>・ 西部支線は片方向3便（現況）が5便（10循環）程度に増便。北東部支線は、現況（片方向3便）と同程度。</li> <li>・ 広陵町役場・さわやかホール・中央公民館～近鉄大和高田駅間は片方向1時間に1便程度に増便。</li> </ul>
⑤運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 受益者負担を原則として、有料。</li> </ul> <p><b>【幹線・支線】</b> 基本運賃は大人1乗車100円とし、各種割引を導入。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線と支線間の乗り継ぎは、1回に限り無料。</li> </ul>
⑥車両	<p><b>【幹線】</b> 小型バス車両 1台</p> <p><b>【支線】</b> バリアフリータイプのワンボックスカー</p>
⑦初期投資 (車両費等)	<p><b>【幹線】</b> 2,000万円 (2,000万円×1台) (ポンチョクラス)</p> <p><b>【支線】</b> 1,000万円 (500万円×2台)</p> <p>合計 3,000万円</p>
⑧年間運営経費	<p><b>【幹線・支線】</b> 3,000万円/年 (1,000万円×3台)</p> <p>合計 約3,000万円/年 (車両1台に1乗務員の場合)</p>

# ルートC-3修正案





### (3) タクシー補助券の配布

概要	<p>○C-2案あるいはC-3修正案に加えて、タクシー補助券の配布を検討します。</p> <p>○公共交通として誰もが利用できるようにすると、定時定路線型の広陵元気号と重複することになり、路線バスを含めて、影響がでる（路線バスや広陵元気号の利用者が減少する）ことが懸念されます。</p> <p>○このため、公共交通施策ではなく、高齢者の福祉、子育て支援等の施策として行うこととし、利用者及び配布数等を限定することが必要と考えます。</p>
----	---

#### ■タクシー補助券の配布の適用イメージ

事項	条件等	今後の検討課題
位置づけ	高齢者や子育て世代で、公共交通（路線バス、広陵元気号）を利用できない人のお出かけ支援事業として位置づけ。	庁内での調整
対象者	町民のうち、高齢者（例えば70歳以上）、妊婦、幼児のいる世帯。等	公共交通を利用できない人をどのように限定するか。 庁内での調整
利用区間	町内のみか、町外まで良いか。 行き先は公共施設、医療機関、スーパー等に限定するかどうか。	どのようにして限定するか。
利用時間	制限ありか、なしか。	今後調整
補助額	補助額上限500円、最低の個人負担300円程度（金額の例は※）。	今後調整
配布枚数	年間の配布枚数を設定。 （月に2往復程度の利用であれば50枚程度）	今後調整
元気号への乗継	無料（無料券の発行）	
年間経費	現行の広陵号利用者22,618人（H25年度）のうち15,000人が利用すると仮定すると、750万円（1回500円×15,000人）	利用者の想定

#### ※補助額と個人負担の例

利用運賃	個人負担金額	町からの補助金
基本料金680円区間（中型、1.5km以内）	300円	380円
800円区間	300円	500円
エコールマミ～役場2.7km、1,020円	520円	500円
1,400円区間	900円	500円

■広陵町障がい者福祉に関連する事業

制度	対象者	方法	利用実績（H25年度）
福祉タクシー 基本料助成事業	身体障がい者手帳 1級・2級、 療育手帳A	初乗り運賃を助成。 福祉課に申請し、年間 24枚のタクシーチケット を受け取る。	発行枚数 3,864枚 (24枚×161人) 利用枚数 1,898枚 助成金額 1,422,370円

参考事例

□安堵町地域公共交通タクシー助成

事項	条件等
目的	道路幅員が狭い等のため安堵町コミュニティバスが運行していない地域を対象に、町内公共施設への移動手段の確保を図ることを目的としている。
事業概要	コミュニティバスが運行していない地域と町内の公共施設間をタクシー利用するときに運賃を補助。
対象地域	安堵保育園南側道路から北側の地域。
対象者	上記の地域の居住者。
対象となる町公共施設	安堵町役場、安堵町福祉保健センター、トーク安堵カルチャーセンター、総合センターひびき、安堵中央公園
利用助成券	500円の利用助成券（事前交付申請が必要）
交付枚数	1世帯で1申請につき、20枚。利用助成券がなくなったら、その都度申請する。
注意事項	同居している人以外使用できない。
担当	安堵町総務課

□茨城県稲敷市（地域交通利用補助事業）

事項	条件等
対象者	下記のいずれかに該当する人 1.自動車運転免許証がない方 2.自動車を所有していない方 3.何らかの理由で自動車を利用できない方
補助額	1回乗車で最高700円を助成（最低300円は自己負担） 例）1人乗車で運賃900円の場合…助成金額600円、利用者負担300円 1人乗車で運賃1500円の場合…助成金額700円、利用者負担800円 2人乗車で運賃1500円の場合…助成金額900円、利用者負担600円 2人乗車で運賃2100円の場合…助成金額1400円、利用者負担700円
配布枚数	月8枚で年度分全て（最大96枚）
利用の範囲	乗降場所のいずれかが市内であること

□王寺町 高齢者優待タクシー運賃補助

事項	条件等
目的	高齢者及び障がい者の社会参加等、福祉の向上を図る。
事業概要	1枚400円のタクシー優待券を年間20枚配布。 乗車1回につき、乗車料金を上回らない範囲内において複数枚利用可能。
対象者	「やわらぎの手帳」所有者 (1) 満70歳以上の者(当該年度内に70歳に達する者を含む。) (2) 身体障害者手帳所持者で障害の程度が1級から4級までのもの (3) 奈良県療育手帳所持者 (4) 精神障害者保健福祉手帳所持
担当	王寺町福祉係

### 1-3 ネットワーク検討案の比較

定時定路線については、下記のどちらかとし、これにタクシー補助券を含むかどうかについては、今後の検討課題としたい。

	C-2 案 幹線+支線（定時定路線）	C-3 修正案 幹線+支線（定時定路線）
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央幹線 1台</li> <li>支線 2台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央幹線 1台</li> <li>支線 2台</li> </ul>
所要時間	中央幹線は往復約1時間20分。 支線は両路線ともに約50分で循環。 (北東部：約49分、西部：約49分)	中央幹線は往復約1時間20分。 北東部支線：1周約78分 西部支線：1周約43分
便数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線により、近鉄大和高田駅からイズミヤ等への通勤利用も可能。</li> <li>幹線と支線の乗継ぎ可能。</li> <li>便数は増便。(幹線は往復7便程度、支線は片方向3便が5便程度に増便)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線により、近鉄大和高田駅からイズミヤ等への通勤利用も可能。</li> <li>幹線と支線の乗継ぎ可能。</li> <li>便数は現況と同じか増便。(幹線は往復7便程度、西部支線は片方向3便が5便程度に増便、北東部支線は片方向3便程度)</li> </ul>
初期投資	3,000万円	3,000万円
年間経費	約3,000万円/年(ただし、車両1台で乗務員1人の場合)	約3,000万円/年(ただし、車両1台で乗務員1人の場合)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>所要時間が50分以内のため、毎時00分でのパターンダイヤを組むことができる。</li> <li>便数は現在よりも増える。</li> <li>定時の運行となるため、計画的に利用しやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>役場周辺～近鉄大和高田駅間が1時間に1便程度となり利便性が高い。</li> <li>西部地域(真美ヶ丘)から中央公民館、役場、さわやかホールへ行くときに、C-2案と比較し迂回がない。運行ダイヤ調整により、幹線へ乗継しやすい。</li> <li>北東部線以外の便数は現在よりも増える。</li> <li>定時の運行となるため、計画的に利用しやすい。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部地域(真美ヶ丘)から中央公民館、役場、さわやかホールへ行くときには、循環の回り方(右廻り、左廻り)によっては、百済地域まで運行するので迂回感がある。ただし、現行の東西線よりはかなりルート短縮している。</li> <li>中央幹線の便数が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北東部支線の便数が少ない。ただし、現行の利用者は他の地域に比べて少ないので、需要に対応した運行となっている。</li> </ul>
評価		

